

KROVINIŲ VEŽĖJO NEATSARGUMAS KAIP NERIBOTOS CIVILINĖS ATSAKOMYBĖS TAIKymo PAGRINDAS

Vilius Mitkevičius

Vilniaus universiteto Teisės fakulteto
Privatinės teisės katedros doktorantas
Saulėtekio al. 9, I rūmai, LT-10222 Vilnius, Lietuva
Tel. (+370 5) 236 61 70
El. paštas: <vilius.mitkevicius@tf.vu.lt>

Straipsnyje analizuojamas krovinų vežėjo civilinės atsakomybės ribojimas Lietuvos ir tarptautinėje teisėje ir krovinų vežėjo neatsargumo formų, lemiančių neribotos civilinės atsakomybės taikymą krovinų vežėjui, samprata.

Author analyses carrier's limited liability in the context of Republic of Lithuania and international legal regulation of carriage of goods and conception of different types of negligence as a condition for carrier's unlimited liability.

Įvadas

Nors bendrieji civilinės ir deliktinės atsakomybės principai paprastai nenumato civilinės atsakomybės ribojimo kokia nors konkrečia suma, civilinė atsakomybė, kylanti dėl netinkamo vežimo sutarties vykdymo, yra ribojama daugumos tarptautinių krovinų vežimo konvencijų / susitarimų ir nacionalinių teisės aktų¹. Vis dėlto, nepaisant bendros tendencijos, kad krovinų vežėjai gali mėgautis jiems palankesniu teisiniu reguliavimu, ribojančiu krovinų vežėjų civilinę atsakomybę, galime pastebėti ir kitą, priešingą, tendenciją: nemažai teisės aktų – pavyzdžiui, Tarptautinės krovinų vežimo keliais sutarties konvencijos² (toliau – CMR konvencija) 29 straipsnis, Tarptautinės vežimo geležinkeliais sutarties³ (toliau – COTIF) priedo Vienodųjų tarptautinio krovinų vežimo geležinkeliais taisyklių (toliau – CIM taisyklės) 36 straipsnis, Konvencijos dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo (toliau – Monrealio konvencija⁴) 22 straipsnio 5 dalis, kt. – įtvirtina nuostatas, ribojančias galimybę krovinų vežėjui remtis ribotos atsakomybės taisyklėmis, atsižvelgiant į jo kaltės formą. Neabejotina, kad civilinės atsakomybės ribojimo taisyklės yra vienos iš svarbiausių krovinų vežimo teisėje nuo pat jų atsiradimo ir turi didelę reikšmę su šiais santykiais susijusioms sritims, pavyzdžiui, vežėjo civilinės atsakomybės draudimo sistema yra grindžiama šiomis taisyklėmis ir principais⁵. Pervežimo

¹ DAMAR, D. *Wilful Misconduct in International Transport Law*. Berlin, Heidelberg: Springer Berlin Heidelberg, 2011. P. 21.

² 1956 m. gegužės 19 d. Tarptautinio krovinų vežimo keliais sutarties konvencija (CMR). *Valstybės žinios*, 1998, nr. 107-2932.

³ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1994 m. gruodžio 19 d. nutarimas Nr. 1284 „Dėl prisijungimo prie 1980 m. gegužės 9 d. tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties (COTIF)“. *Valstybės žinios*, 1994, nr. 99-1989.

⁴ 1999 m. gegužės 28 d. konvencija dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo. *Valstybės žinios*, 2004, nr. 174-6435.

⁵ CLETON, R. *Limitation of Liability for Maritime Claims. Essays on International & Comparative Law in Honour of Judge Erades: E Radice Arbor*. The Hague, 1983, p. 14; HILL, H.; HODGES, S.; HILL, CH. *Principles of Maritime Law*. London, 2001.

santykių svarbą ekonomikai rodo ir tai, kad 2015 m.⁶ krovinių vežimas visų rūšių transportu sudarė 127 106,6 mln. t., o eksportuotų iš Lietuvos krovinių vertė 2015 m. buvo 22 903,8 mln. Eur, importuotų – 25 399,6 mln. Eur⁷. Todėl tinkamas šio teisinio reguliavimo supratimas ir taikymas turi itin didelę reikšmę stabiliems ir tvariams krovinių vežimo santykiams ir jų plėtrai.

Straipsnyje siekta įvertinti, kokios krovinių vežėjo neatsargumo kaltės formos lemia jo teisės remtis ribotos civilinės atsakomybės nuostatomis praradimu ir koks yra ar turėtų būti šių kaltės formų turinys. Tuo tikslu yra analizuojamas krovinių vežimo teisinis reglamentavimas, neatsargumo (*inter alia*, didelio neatsargumo) sampratos ir jų turinio vertinimas Lietuvos ir užsienio mokslininkų darbuose, nagrinėjami praktiniai tarptautinių konvencijų taikymo atvejai užsienio ir Lietuvos teismų praktikoje.

Tyrimo metu daugiausia buvo remtasi užsienio mokslininkų darbais (M. Clarke, O. J. Tuma, D. Damar), tyrusiais tarptautinių susitarimų vykdymą ir (ar) jų taikymo praktiką užsienio šalių teismuose, neatsargumo sampratą. Kartu atsižvelgta ir į V. Nikitino, O. Drobitko, D. Ambrasienės, V. Sinkevičiaus darbus, kuriuose tam tikrais aspektais nagrinėjama vežėjo civilinė atsakomybė ir (ar) jos ribojimo sąlygos, neatsargios kaltės reikšmė vežėjo civilinei atsakomybei riboti. Svarbus šaltinis yra tiek užsienio, tiek Lietuvos teismų praktika. Straipsnį rengiant naudoti analitinis, lyginamasis, sisteminis ir loginis tyrimo metodai.

1. Krovinių vežėjo civilinės atsakomybės ribojimas

Krovinių vežimo santykiai pasižymi skirtingų krovinių gabenimo būdų gausa. Kroviniai gali būti gabenami keliais, geležinkelių⁸, vidaus vandenų ar jūrų⁹ transportu, oru¹⁰, vamzdynais¹¹ ar derinant kelis iš nurodytų būdų (multimodaliniai vežimai). Atsižvelgiant į pasirinktą transporto rūšį, skiriasi taikomas gabenimo teisinis reglamentavimas. Be to, visada reikia vertinti, ar krovinių vežimo santykis turi tarptautinį elementą, nes krovinių vežimo teisė taip pat pasižymi ir tarptautinių susitarimų, reglamentuojančių skirtingus gabenimo būdus, gausa.

Vertinant krovinių vežimo teisinį reglamentavimą¹², būtina išskirti šiai paslaugų sutarčiai būdingą savybę – itin dažnai krovinių vežėjo civilinė atsakomybė būna ribota, t. y. krovinio praradimo ar su-

⁶ Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija. *Transporto rinkos statistinių rodiklių apžvalga* [interaktyvus. Žiūrėta: 2016 m. spalio 4 d.]. Prieiga per internetą: <[http://sumin.lrv.lt/uploads/sumin/documents/files/2015%20m_%20Transporto%20rinkos%20ap%C5%BEvalga%20SM%20svetainei\(3\).pdf](http://sumin.lrv.lt/uploads/sumin/documents/files/2015%20m_%20Transporto%20rinkos%20ap%C5%BEvalga%20SM%20svetainei(3).pdf)>.

⁷ Lietuvos statistikos departamentas. *Eksportas ir importas mėnesiais 2015 metais* [interaktyvus. Žiūrėta: 2016 m. spalio 5 d.]. Prieiga per internetą: <http://osp.stat.gov.lt/documents/10180/3243540/Eksp_imp_201512men.pdf>.

⁸ Lietuvoje tarptautinį krovinių gabenimą geležinkelių reglamentuoja du tarptautiniai teisės aktai. Krovinių gabenimą geležinkelių transportu Rytų Europoje reglamentuoja 1951 m. tarptautinė sutartis – SMGS (toliau – SMGS susitarimas). Kitoje Europos dalyje krovinių gabenimą geležinkelių transportu reglamentuoja 1980 m. priimta COTIF ir šios konvencijos priedas – CIM taisyklės.

⁹ Lietuvoje krovinių gabenimą tarptautiniu maršrutu jūra, jei yra išduodamas konosamentas, reglamentuoja 1924 m. tarptautinė konvencija dėl teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės), iš dalies pakeista 1968 m. Briuselio protokolu, iš dalies pakeičiančiu Tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Visbiu taisyklės), ir iš dalies pakeista Protokolu (protokolas dėl SST), iš dalies pakeičiančiu 1924 m. rugpjūčio 25 d. tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės), iš dalies pakeistą 1968 m. vasario 23 d. protokolu (Visbiu taisyklės) (toliau – Hagos-Visbiu taisyklės).

¹⁰ Lietuvoje tarptautinį krovinių gabenimą oru reglamentuoja Konvencija dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo (toliau – Monrealio konvencija) ir Konvencija dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, unifikavimo (toliau – Varšuvos konvencija) (kartu su Hagos protokolu bei Gvadalaharos konvencija) (toliau – Varšuvos sistema).

¹¹ Vamzdynų transportas, pripažįstamas vienu iš gabenimo būdų, vis dėlto yra specifinė gabenimo forma, pasižyminti savitais teisiniais santykiais, dėl to ji nėra išsamiai analizuota mokslinėje literatūroje ar teismų praktikoje.

¹² Atsižvelgiant į vamzdynų transporto ir multimodalinio krovinių vežimo (o tai iš esmės yra krovinio vežimas bent dviem skirtingomis transporto rūšimis) specifiką, toliau darbe šios dvi krovinių vežimo rūšys nėra analizuojamos.

žalojimo atveju nėra taikomas civilinėje teisėje įprastas visiško nuostolių atlyginimo principas¹³. Tiesa, tai nėra bendroji taisyklė. Krovinius gabenant geležinkelių nacionaliniu maršrutu ar tarptautiniu, jei vežimui yra taikomas SMGS susitarimas, taip pat krovinius gabenant vidaus vandenų transportu, teisinis reguliavimas neįtvirtina krovinų vežėjo civilinės atsakomybės limitų. Tokiu būdu šie vežėjai dėl teisinio reguliavimo yra išskirti iš visos krovinų gabenimo sistemos ir jiems sudarytos santykinai sudėtingesnės konkurencinės sąlygos. Todėl kyla klausimas, ar įstatymų leidėjas turėtų siekti sąlygas suvienodinti, nustatydamas ir šiems vežėjams ribotos civilinės atsakomybės nuostatas, ar naikinti vežėjų, kitomis transporto rūšimis gabenančių krovinius, civilinės atsakomybės ribojimą.

Privilegiuota vežėjo padėtis jo civilinės atsakomybės požiūriu yra labai kontroversiška. Teisės doktrinoje aptinkama nuomonė, kad šis institutas yra archajiškas ir anachroninis¹⁴. Ir tai natūraliai kelia klausimą, ar toks ribotos atsakomybės institutas šiais laikais yra vis dar pagrįstas. Doktrinoje galima rasti išskiriamus aštuonis bendrinius vežėjo civilinės atsakomybės ribojimo pagrindus¹⁵: i) vežimų sektoriaus apsauga ir skatinimas (sudarant sąlygas plėtoti ir skirti išteklių ekonomiškesniems vežimams plėtoti, kurti masto ekonomiją); ii) siuntėjo ir vežėjo atsakomybės padalijimas (dabar tai yra labiau aktualu gabenant pavojingus krovinius); iii) didelės vertės kroviniai (palyginti su vežėjo pajėgumais); iv) draudimo kaina; v) vežėjo griežtos atsakomybės įtvirtinimas; vi) nuostolių prevencija (teigiama, kad neribota atsakomybė gali paskatinti vežėjus mažiau investuoti į nuostolių išvengimą, nes apsaugos priemonių išlaidos būtų didesnės už gaunamą naudą); vii) teisės suvienodinimas (ypač aktualu tarptautiniams vežimams); viii) bylinėjimasis (ribota atsakomybė skatina lengvesnį taikų ginčų sprendimą).

Nors visi nurodyti vežėjo civilinės atsakomybės pagrindai yra kvestionuoti, ypač atsižvelgiant į modernius krovinų gabenimo santykius ir teisės normų taikymo praktiką (faktiškai susiklostančius santykius), vis dėlto vežėjo civilinės atsakomybės ribojimo sąlygos klausimas yra globalus – valstybių tarpusavio susitarimo klausimas. Todėl, manytina, kad įstatymų leidėjas neturėtų diferencijuoti nacionalinio reglamentavimo, palyginti su tarptautinių susitarimų, kuriuose valstybė dalyvauja, teisiniu reglamentavimu.

Vertinant vidaus vandenų krovinų gabenimo teisinį reglamentavimą, reikia pažymėti, kad Europos Komisija itin palankiai vertina Budapešto konvenciją dėl krovinų vežimo vidaus vandenų keliais sutarties (toliau – CMNI konvencija)¹⁶ (nors Lietuva ir nėra jos ratifikavusi). Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto kodeksas¹⁷ (toliau – LR VVTK) įsigaliojo 1996 m. lapkričio mėnesį ir vežėjo vidaus vandenų transportu civilinę atsakomybę reglamentuojančios nuostatos nėra atnaujintos

¹³ i) krovinio vežimui keliais, tiek tarptautiniu, tiek nacionaliniu maršrutu, yra taikomas 8,33 SDR/kg dydžio civilinės atsakomybės ribojimas (CMR konvencijos 23 straipsnio 3 dalis, Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 46 straipsnio 5 dalis (toliau – LR KTK); ii) krovinio vežimui jūra, tiek tarptautiniu (jei vežimui taikomos Hagos-Visbio taisyklės), tiek nacionaliniu maršrutu, yra taikomas 2 SDR/kg arba 666,67 SDR/pakuotė dydžio civilinės atsakomybės ribojimas (Hagos-Visbio taisyklių 4 straipsnio 5 dalies a punktas, Lietuvos Respublikos prekybos įstatymo (toliau – LR PLĮ) 14 straipsnio 2 dalis); iii) tarptautiniam krovinų gabenimui geležinkeliu, kai yra taikomos CIM taisyklės, yra taikomas 17 SDR/kg civilinės atsakomybės ribojimas; iv) krovinio vežimui oru, tiek tarptautiniu (jei taikoma Monrealio konvencija), tiek nacionaliniu maršrutu, yra taikomas 19 SDR/kg dydžio civilinės atsakomybės ribojimas (Monrealio konvencijos 22 straipsnio 3 dalis, Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2006 m. balandžio 20 d. įsakymas Nr. 3-147 „Dėl Keleivių, bagažo, pašto ir krovinų vežimo orlaiviais taisyklių patvirtinimo“ (toliau – Taisyklės) 47 punktas). Jei krovinui gabenti tarptautiniu maršrutu yra taikoma Varšuvos sistema, civilinės atsakomybės dydis ribojamas 250 frankų/kg (frankas laikomas valiutiniu vienetu, kurį sudaro šešiasdešimt penki su puse miligramai aukso devyni šimtai tūkstantųjų prabos) (Varšuvos sistemos 22 straipsnio 2 dalies a punktas).

¹⁴ DAMAR, D. *Wilful* <...>, p. 11.

¹⁵ Ten pat, p. 11–23.

¹⁶ Budapešto konvencija dėl krovinų vežimo vidaus vandenų keliais sutarties [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 10 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/sc3/cmnicnif/cmni.pdf>>.

¹⁷ Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto kodeksas. *Valstybės žinios*, 1996, nr. 105-2393.

jau 20 metų. Atsižvelgiant į tai ir į nuostatą, kad nacionalinis reglamentavimas neturėtų diferencijuoti skirtingų krovinių gabenimo būdų sudarant jiems iš esmės nevienodas teisinės sąlygas, manytina, būtų tikslinga koreguoti krovinių gabenimo Lietuvos vidaus vandenimis teisinį reguliavimą, įtvirtinant maksimalius vežėjo atsakomybės dydžius ir šio ribojimo netaikyti žalai kilus dėl vežėjo tyčios ar dėl neatsargumo, žinant, kad žala greičiausiai bus padaryta. Nors norėtųsi automatiškai analogišką teiginį pritaikyti ir krovinių gabenimo geležinkeliais reglamentavimo srityje, reikia atsižvelgti į šio sektoriaus specifiką – du tarptautinius susitarimus, iš esmės taikomus gabenant krovinius skirtingais maršrutais, įtvirtinančius skirtingas pozicijas šiuo klausimu. Vis dėlto, įvertinant Europos Sąjungos politiką, siekiančią skatinti ekologišką transportavimą ir mažinti keliais gabenamų krovinių kiekį¹⁸, ir siekį sudaryti vienodas nacionalinio krovinių vežimo geležinkeliais sąlygas, manytina, taip pat yra tikslinga įtvirtinti ribotą vežėjo geležinkelio transportu civilinę atsakomybę nacionalinio reglamentavimo srityje (jei papildomai įvertinus galimą poveikį tarptautiniams vežimams pagal SMGS dėl to nebūtų patiriama neigiamų atsveriančių praradimų).

2. Krovinių vežėjo teisės remtis civilinės atsakomybės ribojimo nuostatomis praradimas dėl jo kaltės ir tą lemiančių vežėjo neatsargumo kaltės formų samprata Lietuvoje

Krovinių vežėjo ribota civilinė atsakomybė nėra absoliuti. Visais atvejais, kai yra konstatuojama krovinių vežėjo tyčia, jis praranda teisę remtis civilinės atsakomybės ribojimo nuostatomis¹⁹. Be to, vežėjas tokią teisę praranda CMR konvencijos taikymo atveju²⁰ ir tais atvejais, kai yra konstatuojama vežėjo kaltė, kuri yra prilyginama tyčiniams veiksams²¹. Monrealio konvencijos²², Varšuvos sistemos, Hagos-Visbiu²³, CIM taisyklių ir CMNI konvencijos taikymo atveju²⁴ – ir tais atvejais, kai konstatuojamas vežėjo neatsargumas, žinant, kad žala greičiausiai bus padaryta.

LR CK 6.248 straipsnio 2 dalyje numatoma, kad kaltė gali pasireikšti tyčia arba neatsargumu. Nors kitose LR CK nuostatose yra aptinkama ir didelio neatsargumo sąvoka, nė viena iš šių nuostatų lingvistiškai nesutampa su neatsargumo, žinant, kad žala greičiausiai bus padaryta, sąvoka, taip pat teisės aktuose *ekspresis verbis* nenumatoma, kad didelis neatsargumas yra kaltės forma, prilyginama tyčiai. Todėl kyla klausimas, kaip yra vertinamos, suprantamos ir taikomos tarptautinėse konvencijose įtvirtintos papildomos tyčiai kaltės formos, sukeliančios (konstatavus tokią vežėjo kaltę) itin reikšmingus padarinius – vežėjo teisės remtis ribota civiline atsakomybe praradimą.

¹⁸ Europos Komisijos baltoji knyga. *European transport policy for 2010: time to decide* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 8 d.]. Prieiga per internetą: <http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_com_2001_0370_en.pdf>.

Europos Komisijos baltoji knyga. *Roadmap to a Single European Transport Area - Towards a competitive and resource efficient transport system* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 8 d.]. Prieiga per internetą: <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:en:PDF>>.

¹⁹ CMR konvencijos 29 straipsnio 1 dalis, Monrealio konvencijos 22 straipsnio 5 dalis, Varšuvos sistemos 25 straipsnis, Hagos-Visbiu taisyklių 4 straipsnio 5 dalies e punktas, CIM taisyklių 36 straipsnis, CMNI konvencijos 21 straipsnio 1 dalis.

²⁰ CMR konvencija taikoma ir nustatant krovinių vežimo keliais nacionaliniu maršrutu vežėjo civilinę atsakomybę (LR KTK 46 straipsnio 5 dalis).

²¹ CMR konvencijos 29 straipsnio 1 dalis.

²² Monrealio konvencija taikoma ir nustatant krovinių vežimo oru nacionaliniu maršrutu vežėjo civilinę atsakomybę (Taisyklių 47 punktas).

²³ Hagos-Visbiu taisyklės taikomos ir nustatant krovinių vežimo jūra nacionaliniu maršrutu, jei toks būtų, vežėjo civilinę atsakomybę (LR PLĮ 14 straipsnio 2 dalis).

²⁴ Monrealio konvencijos 22 straipsnio 5 dalis, Varšuvos sistemos 25 straipsnis, Hagos-Visbiu taisyklių 4 straipsnio 5 dalies e punktas, CIM taisyklių 36 straipsnis, CMNI konvencijos 21 straipsnio 1 dalis.

2.1. Neatsargumo, žinant, kad žala greičiausiai bus padaryta, samprata Lietuvoje

Lietuvos teisės doktrinoje kaltės samprata „neatsargiai, žinant, kad žala greičiausiai bus padaryta“ detaliau nėra nagrinėta. Teismų²⁵ praktikoje toks pasakymas buvo vartotas vieną kartą²⁶ leidžiant suprasti, kad neatsargumas, žinant, kad žala greičiausiai bus padaryta, ir didelis neatsargumas iš esmės yra tapačios kaltės formos. Nepaisant šios kaltės formos teisinės analizės trūkumo, jos vertinimo praktinė reikšmė yra labai didelė – nustačius, kad šio neatsargumo turinys sutampa su dideliu neatsargumu, būtų taikomi straipsnio 2.2. dalyje aptariami didelio neatsargumo kaip kaltės formos vertinimo ir nustatymo kriterijai, išplėtoti Lietuvos teismų praktikoje. Kita vertus, priešingai, nustačius, kad tai yra kitokia kaltės forma ir jos samprata bei turinys skiriasi nuo didelio neatsargumo, jai konstatuoti turėtų būti taikomi skirtingi standartai, dėl to gali kisti krovinių vežėjų atsakomybės ribos ir tokiu būdu kitaip santykių dalyvių pasidalijama krovinių vežimo rizika.

2.2. Kaltės, prilyginamos tyčiai, samprata Lietuvoje

Vertinant CMR konvencijos 29 straipsnio 1 dalį, numatančią, kad vežėjas negali vadovautis nuostatomis, kurios jį atleistų nuo atsakomybės ar ją ribotų, jeigu žala padaryta dėl jo kaltės, kuri prilyginama tyčiniams veiksams, reikia pažymėti, kad Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (toliau – LAT) savo praktikoje yra suformavęs nuostatą, kad Lietuvoje šios CMR konvencijos nuostatos atžvilgiu tyčiniams veiksams yra prilyginamas didelis neatsargumas²⁷.

Lietuva (kartu įtvirtindama griežtąją atsakomybę) laikosi objektyvios kaltės sampratos: Lietuvos Respublikos civilinio kodekso²⁸ (toliau – LR CK) 6.248 straipsnio 3 dalyje numatoma, kad asmuo kaltas, jeigu, atsižvelgiant į prievolės esmę ir kitas aplinkybes, jis nebuvo tiek rūpestingas ir apdairus, kiek atitinkamomis sąlygomis buvo būtina. Vertinant asmens kaltę objektyviuoju požiūriu atliekamas išorinis asmens faktinio elgesio vertinimas pagal objektyvų protoingą asmens (*bonus pater familias*) elgesio standartą. Kaltė civilinėje teisėje suprantama kaip asmens elgesio neatitiktis objektyviems elgesio standartams, kai asmuo nesielgia taip, kaip būtų galima iš jo tikėtis. Kitaip tariant, kaltė suvokiama kaip asmens faktinio elgesio objektyvi neatitiktis reikiamam apdairumui ir rūpestingumui, kuris buvo būtinas konkrečiomis aplinkybėmis, kad asmuo nepadarytų žalos. Nustatant kaltę galima teigti, kad yra lyginami du elgesio standartai: pirma, faktinis asmens elgesys konkrečioje situacijoje ir, antra, hipotetinis protoingų, rūpestingo (*bonus pater familias*) asmens objektyvaus elgesio standartas: jeigu yra šių dviejų elgesio modelių neatitiktis, turi būti konstatuota kaltė²⁹. Teismų praktikoje atsargiu elgesiu yra laikomas elgesys, kai yra numatomi pavojai, pasisaugoma³⁰. *Bonus pater familias* standartą atitinka apdairus, rūpestingas, atidus, teisingas ir sąžiningas elgesys³¹. Pripažįstama, kad kiekvienas apdairus ir rūpestingas asmuo (*bonus pater familias*) turi veikti taip, kad įgyvendintų savo teises teisės aktų nustatyta tvarka³², domėtis viešai prieinama informacija, susijusia su savo ir kitos šalies teisine

²⁵ Vertinant LAT, apeliacinio ir apygardų teismų praktiką.

²⁶ Vilniaus apygardos teismo Civilinių bylų skyrius. 2014 m. spalio 28 d. sprendimas civilinėje byloje Nr. 2A-300-553/2014.

²⁷ Pavyzdžiui, Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyrius. 2014 m. gegužės 9 d. nutartis civilinėje byloje UAB „AIRCS“ v. UAB „Baltprim“ ir kt., Nr. 3K-3-271/2014.

²⁸ Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas. *Valstybės žinios*, 2000, nr. 74-2262.

²⁹ MIZARAS, V. *Lietuvos deliktų teisės raidos aktualijos ir tendencijos*. Iš *Šiuolaikinės civilinės teisės raidos tendencijos ir perspektyvos*. Vilnius: Justitia, 2007, p. 51–75.

³⁰ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyrius. 2013 m. rugsėjo 18 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-426/2013.

³¹ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyrius. 2013 m. lapkričio 18 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-442/2013.

³² Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyrius. 2010 m. gruodžio 27 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-555/2010.

padėti³³. Rūpestingumo pareiga (jos intensyvumas) gali skirtis vaikams, psichikos ligoniams, profesionalams. Profesionalui, pavyzdžiui, vežėjui, yra keliami didesni nei vidutiniai atidumo, rūpestingumo, profesionalumo standartai³⁴.

Didelis neatsargumas yra suprantamas kaip paprasčiausių atidumo ir rūpestingumo taisyklių nepaisymas³⁵. Tokiu neatsargumu laikomi tokie asmens veiksmai, kurių šis, laikydamasis bent minimalių atsargumo ir rūpestingumo reikalavimų, nebūtų padaręs, arba neveikimas – neatlikimas visų įmanomų veiksmų, galėjusių sumažinti žalos atsiradimo riziką arba padėti jos išvengti³⁶. Atsargumas reiškia tai, kad rūpestingas ir apdairus vežėjas turi numatyti galimas grėsmes ir pavojus žalai atsirasti, t. y. kroviniui prarasti, todėl privalo imtis adekvačių priemonių jam išsaugoti. LAT praktikoje pažymėta, kad vežėjui yra patikimas gabenti turtas, kurį jis privalo įteikti gavėjui, todėl jo išpareigojimai verčia jį būti ypač pareigingą, t. y. labai atsargų ir atidų³⁷. Vertinant vežėjo veiksmus LAT praktikoje yra konstatuota, kad turi būti įvertinama tai, ar dėl tokių veiksmų tiesiogiai kyla arba labai padidėja grėsmė, kad bus padaryta žala kroviniui ar kad jis bus prarastas. Svarbu nustatyti ne tik pažeidimo padarymo faktą, bet ir jo esmingumą, įtaką didesnei žalos padarymo rizikai³⁸.

Analizuota teismų praktika leidžia teigti, kad, remiantis CMR konvencijos 29 straipsniu, tyčiai, dėl ko vežėjas netenka teisės remtis ribotos civilinės atsakomybės nuostatomis, Lietuvoje prilyginama veika, kai vežėjas nesilaiko paprasčiausių atidumo ir rūpestingumo taisyklių, kurių *bonus pater familias* būtų laikęsis. Vadinas, didelę reikšmę vežėjo kaltės formai – dideliame neatsargumui – konstatuoti turi objektyvios kaltės samprata.

Tiesa, reikia pažymėti, kad teismams vertinant vežėjo kaltę vis svarbesnė ir vežėjo subjektyviosios kaltės analizė, argumentacijoje taip pat daugėja nuorodų į *soft law*, atspindinčių vežėjo subjektyviosios kaltės svarbą. Pavyzdžiui, pažymima, kad doktrinoje nurodoma, jog sąmoningą netinkamą elgesį pagal CMR konvencijos 29 straipsnio 1 punktą atitiktų toks vežėjo elgesys, kai vežėjas elgiasi neatsakingai ar sąmoningai nesiimdamas būtinų atsargumo priemonių, tačiau neturėdamas tikslo šiais savo veiksmais sukelti žalą³⁹. Siekiant konstatuoti sąmoningą netinkamą vežėjo elgesį, turi būti atsižvelgiama tiek į objektyviusius, tiek į subjektyviusius kriterijus. Objektyviaisiais kriterijais gali būti laikomas nustatytų taisyklių nepaisymas ar pažeidimas (kelių eismo taisyklių, krovinio apsaugos taisyklių, darbo ir poilsio režimo taisyklių, krovinio pristatymo nurodymų), o subjektyviuoju kriterijumi – sąmoningas vežėjo elgesys (veikimas ar neveikimas) žinant, kad dėl tokio elgesio veikiausiai kils neigiamų padarinių⁴⁰. Vis dėlto, nors ir galima Lietuvos teismų praktikoje matyti subjektyviosios kaltės vertinimo požymių vertinant vežėjo elgesį remiantis CMR 29 straipsnio 1 dalimi, kartu nuosekliai teismų kartojamas argumentas, kad tyčiniams veiksams prilygintinu neatsargumu laikomi

³³ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyrius. 2008 m. spalio 7 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-456/2008.

³⁴ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyrius. 2013 m. liepos 26 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-407/2013.

³⁵ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyrius. 2009 m. balandžio 14 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-172/2009.

³⁶ Pavyzdžiui, Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyrius. 2007 m. birželio 26 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-259/2007; 2009 m. liepos 7 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-318/2009.

³⁷ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyrius. 2011 m. liepos 22 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-334/2011.

³⁸ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyrius. 2015 m. lapkričio 6 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-593-687/2015.

³⁹ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyrius. 2014 m. balandžio 16 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-219/2014.

⁴⁰ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyrius. 2015 m. lapkričio 6 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-593-687/2015.

tokie asmens veiksmai, kurių šis, laikydamasis bent minimalių atsargumo ir rūpestingumo reikalavimų, nebūtų padaręs, arba neveikimas – neatlikimas visų įmanomų veiksmų, galėjusių sumažinti žalos atsiradimo riziką arba padėti jos išvengti, rodo, kad Lietuvoje CMR 29 straipsnio 1 dalyje įtvirtintai nuostatai – kaltė, kuri prilyginama tyčiniams veiksams – vertinti vis svarbesnė objektyvioji vežėjo kaltė, t. y. vežėjui nesupratus savo veikos pavojingumo, bet turėjus jį suprasti, laikoma, kad vežėjo neatsargumas buvo didelis. Dėl to gana dažnai yra konstatuojamas vežėjo didelis neatsargumas ir nėra ribojama vežėjo civilinė atsakomybė.

3. Neatsargumas, žinant, kad žala greičiausiai bus padaryta

Kaip jau buvo minėta, Lietuvoje asmens elgesys atsargumo požiūriu yra vertinamas labiau objektyviai, t. y. atliekamas išorinis asmens faktinio elgesio vertinimas pagal objektyvų protoingą asmens (*bonus pater familias*) elgesio standartą. Tačiau, lingvistiškai vertinant nuostatą „neatsargumas, žinant, kad žala greičiausiai bus padaryta“, darytina išvada, kad šiai kaltės formai esminę reikšmę turi žinojimas, t. y. kaltės pagrindas yra subjektyvus asmens situacijos suvokimas, o ne tai, kaip jis turėjo suprasti situaciją. Ir šis suvokimas turi būti ne tik galimos žalos, bet ir to, kad yra kur kas didesnė tikimybė, kad žala kils, nei kad ji nekils. Atsižvelgiant į tai, kad ši kaltės forma yra aktuali ne pagrindžiant civilinės atsakomybės taikymą, o sprendžiant tik dėl nuostatų, ribojančių vežėjo civilinę atsakomybę (kai ji jau yra kilusi), netaikymo, galima kelti hipotezę, kad tai yra specifinė kaltės forma, nesutampanti su didelio neatsargumo kalte, kuri gali būti nustatoma ne objektyviai, bet subjektyviai.

3.1. Neatsargumo, žinant, kad žala greičiausiai bus padaryta, samprata

Neatsargumo, žinant, kad žala greičiausiai bus padaryta, kaltės forma yra įtvirtinta tarptautinėse konvencijose – Monrealio konvencijoje, Varšuvos sistemoje, CIM taisyklėse, Hagos-Visbiu taisyklėse, CMNI konvencijoje. Tarptautinių konvencijų vienas iš pagrindinių tikslų yra teisės unifikavimas, o tai reiškia, kad konvencijos turėtų būti suprantamos ir vertinamos vienodai, neatsižvelgiant į jurisdikciją, kurioje jos yra taikomos. Atsižvelgiant į tai, kad, kaip minėta, Lietuvos teisėje iš esmės nėra detalesnės tokios kaltės formos analizės, manytina, kad, siekiant nustatyti šios kaltės turinį, tikslinga teisės doktrinoje ir kitų valstybių teismų praktikoje pateikiamo nagrinėjamų krovinių vežimo tarptautinių konvencijų nuostatų, įtvirtinančių šią kaltės formą, vertinimo analizę.

Vertinant neatsargumo, žinant, kad žala greičiausiai bus padaryta, sampratą, yra itin reikšminga oro konvencijose⁴¹ suformuota šios nuostatos vertinimo praktika. Štai, pavyzdžiui, byloje *Goldman v Thai Airways*⁴² Anglijos apeliacinis teismas pažymėjo, kad neatsargumas šioje konstrukcijoje nėra izoliuotas ir turi būti vertinamas kartu su žinojimu, kad žala greičiausiai bus padaryta. Vertindamas bylos faktines aplinkybes, teisėjas E. Eveleigh pažymėjo, kad jei pilotas nežinojo, jog žala greičiausiai kils dėl jo veiksmų, tai, jo nuomone, pilotui negali kilti tokių padarinių, kokių būtų, jei kitas pilotas galbūt tą būtų žinojęs ar būtų turėjęs žinoti. Vertindamas žodį „greičiausiai“, teisėjas pažymėjo, kad tai reikalauja didesnio tikėtumo nei kad „gali būti“. Šioje byloje suformuota praktika vėliau patvirtinta ir kitoje byloje – *Nugent and Killick v Michael Goss Aviation Ltd.*⁴³ Teisminio ginčo metu kilus klausimui dėl Varšuvos sistemos įtvirtinamos kaltės formos – neatsargumo, žinant, kad žala greičiausiai bus padaryta, – sampratos, Anglijos apeliacinis teismas pažymėjo, kad „žinojimas“ reiškia faktinį asmens

⁴¹ Oro konvencijos yra Monrealio konvencija ir Varšuvos sistema.

⁴² MEESON, N.; KIMBELL, J. A. *Admiralty jurisdiction and practice*. 4th edition. London: Informa, 2011. P. 308–309.

⁴³ Anglijos apeliacinio teismo 2000 m. balandžio 14 d. sprendimas civilinėje byloje *Nugent v. Michael Goss Aviation Ltd.*

žinojimą tiesiogine prasme. Tiesa, tokio žinojimo vertinimas nėra visada grindžiamas tik subjektyviosios pusės analize. Tai yra gali egzistuoti tokių objektyvių aplinkybių, kurios lemtų teismo įsitikinimą, kad tokiomis faktinėmis aplinkybėmis žalą padaręs asmuo žinojo, kad žala greičiausiai bus padaryta. Tačiau bet kokių atveju tai yra įrodinėjimo klausimas, o šiai kaltei nustatyti nepakanka vien to, kad asmuo, atsižvelgiant į jo patirtį ir kvalifikaciją, turėjo žinoti, kad žala greičiausiai kils, nes kaltė yra subjektyvi ir jai konstatuoti yra būtinas faktinis asmens žinojimas.

Šiuo atveju reikia pažymėti, kad bendruoju požiūriu vertinant neatsargumo, žinant, kad žala greičiausiai bus padaryta, kaip kaltės formos sampratą Anglijos doktrinoje yra pastebima, kad toks neatsargumas yra didesnis nei Anglijos teisėje esanti „*gross negligence*“ samprata, t. y. toks neatsargumas iš esmės turėtų būti prilyginamas tyčiai, nes net ir didžiausias neatsargumas turėtų būti grįstas filosofija „viskas bus gerai“, o šiuo atveju elgesio filosofija atitinka tyčios poziciją „man nesvarbu“⁴⁴. Tokiu būdu „neatsargumas, žinant, kad žala greičiausiai bus padaryta“, iš esmės yra laikomas tyčia, rodančia rizikos supratimą, arba kitaip – subjektyvų situacijos vertinimą. Tokią poziciją patvirtina ir Anglijos teismų praktika, kurioje yra suformuota pozicija, kad, kai yra sakoma, „aš nežinau, ar tai yra teisinga ir man tai nerūpi bei aš vis tiek taip elgsiuos“, tai implikuoja tyčią, nes, suprantant, kad elgesys gali sukelti žalą, vis tiek sąmoningai taip buvo elgiamasi⁴⁵.

Itin reikšminga nagrinėjamos kaltės formos požiūriu laikytina Kanadoje nagrinėta *Connaught Laboratories, Ltd v British Airways* byla, kurioje teismas peržiūrėjo pasaulinę „neatsargumo, žinant, kad žala greičiausiai bus padaryta“, sampratos taikymo praktiką ir nustatė, kad subjektyvumo testas yra taikomas Belgijoje, minėtoje Anglijoje, Kanadoje, Šveicarijoje, Jungtinėse Amerikos Valstijose, o objektyvios kaltės samprata buvo taikoma tik Prancūzijoje. Be to, teismas įvertino profesorius Bino Chengo straipsnį, kuriame buvo atskleista, kad Hagos protokolo kūrėjai svarstė galimybę įrašyti nuostatą „žinojo ar turėjo žinoti“, bet to atsisakė. Tai lėmė, kad teismas laikė (su tam tikra išimtimi, kai galimas objektyvus vertinimas, t. y. kai yra pateikiami detalūs *prima facie* įrodymai, rodantys vežėjo kaltę, o vežėjas ginasi tik tuo, kad jis nežinojo nepateikdamas jokių tą pagrindžiančių argumentų ir / ar įrodymų), kad ribotos atsakomybės netaikymo sąlyga – „neatsargumas, žinant, kad žala greičiausiai bus padaryta“ – implikuoja subjektyvųjų kaltės vertinimą⁴⁶.

Subjektyvios kaltės teoriją nagrinėjamu klausimu palaiko ir H. Karan pozicija⁴⁷, kuris, nagrinėdamas tarptautinio krovininių vežimo jūra teisinį reglamentavimą – Hagos-Visbiu taisyklės ir Hamburgo konvenciją, pažymi, kad, remiantis Hagos-Visbiu 4 straipsnio 5 dalies e punkto formuluote, yra aišku, jog vežėjas praranda teisę gintis ribotos atsakomybės nuostatomis tik jei jis asmeniškai yra kaltas. Tokiu būdu Hagos-Visbiu taisyklės skiria sąmoningą ir nesąmoningą neatsargumą bei riboja vežėjo galimybę gintis ribota atsakomybe tik tada, kai jo neatsargumas buvo sąmoningas. Kaip skiriamasis šios kaltės bruožas įvardijama tai, kad sąmoningo neatsargumo atveju suvokimas yra susijęs ne tik su neatsargiu elgesiu, bet ir būtinai su neatsargaus elgesio padariniais.

Vertinant CIM taisyklių 36 straipsnį yra pažymima, kad jame įtvirtinta neatsargumo, žinant, kad žala greičiausiai bus padaryta, kaltės samprata yra tolygi kitų tarptautinių konvencijų, Monrealio konvencijos, Varšuvos sistemos ar Hagos-Visbiu taisyklės įtvirtinamai analogiškai kaltės formai⁴⁸. Tai

⁴⁴ KAHN-FREUND, O.; HUCKER, J. *The Law of carriage by inland transport*: 4th edition. London: Stevens, 1965. P. 257.

⁴⁵ CLARKE, M. A. *International carriage of goods by road: CMR*. 6th edition. London: Informa Law, 2014. P. 315.

⁴⁶ DEMPSEY, P. S.; MILDE, M. *International air carrier liability: the Montreal Convention of 1999*. Montreal: McGill Univ., Inst. of Air & Space Law, 2005. p. 194–195.

⁴⁷ KARAN, H. *The carrier's liability under international maritime conventions: The Hague, Hague-Visby, and Hamburg Rules*. Lewiston: Mellen Press, 2004. p. 376–377.

⁴⁸ SCHMIDT, K., et al. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch*: 3th edition. Elektroninis leidinys: Beck, 2014, CIM taisyklių 36 straipsnio komentaro 1, 3 paragrafai.

reiškia, kad nagrinėtas neatsargumo, žinant, kad žala greičiausiai bus padaryta, vertinimas pagal Varšuvos sistemos, Monrealio konvencijos, Hagos-Visbio taisyklės *mutatis mutandis* turėtų būti taikomas ir vertinant šią CIM taisyklių nuostatą⁴⁹.

Reikia pasakyti, kad 1998 metais Vokietijoje buvo pakeistas Vokietijos komercinio kodekso 435 straipsnis, numatant, kad krovinių vežėjas keliais netenka teisės remtis civilinės atsakomybės ribojimu, jei nustatoma jo tyčia arba neatsargumas, žinant, kad žala greičiausiai bus padaryta⁵⁰. Todėl Vokietijoje, vertinant nagrinėjamų tarptautinių konvencijų įtvirtinamą nagrinėjamą neatsargumo formą, dažnai yra kreipiamas būtent į šio komercinio kodekso straipsnio aiškinimą, nepaisant to, kad jis yra skirtas krovinių vežėjo keliais kaltei nustatyti^{51,52}. Reikia pažymėti, kad Vokietijoje neatsargumo, žinant, kad žala greičiausiai bus padaryta, kategorija yra vertinama gana griežtai. Viena, Vokietijoje, žinojimas gali būti nustatomas remiantis objektyviomis aplinkybėmis⁵³, antra, „žala greičiausiai bus padaryta“ nėra vertinama kaip tai, kad turi būti būtinai įrodoma, kad jos kilimas turi būti labiau tikėtinas, nei tai, kad ji nekils⁵⁴. Vis dėlto kartu yra pažymima, kad ši kaltės kategorija yra griežtesnė nei didelis neatsargumas, t. y. ši kaltės kategorija nėra tapati dideliame neatsargumui⁵⁵. Be to, iš dalies švelninant dėl sąlygiškai griežtos kaltės formos vertinimo kylančius padarinius, Vokietijoje yra išplėta *Mitverschulden* doktrina, kuria remiantis krovinių vežėjo civilinė atsakomybė, net nustačius krovinių vežėjo kaltę, naikinančią galimybę pasinaudoti ribotos civilinės atsakomybės nuostatomis, yra ribojama dėl krovinių siuntėjo kaltės, kuri prisidėjo prie žalos kilimo⁵⁶.

Priešinga neatsargumo, žinant, kad žala bus padaryta, vertinimo praktika yra suformuota Nyderlandų Karalystėje. Nyderlandų Karalystės Aukščiausiasis teismas yra pažymėjęs, kad tyčiniai veiksmai yra tada, kai elgiamasi tyčia ar yra didelis neatsargumas, kuris reiškia, kad asmuo žino apie savo rizikingą elgesį ir supranta, kad neigiamų padarinių atsiradimo tikimybė yra kur kas didesnė už tikimybę, kad neigiamų padarinių neatsiras, bet vis tiek taip elgiasi⁵⁷. Tai reiškia, kad, priešingai kaltės formos sampratai Vokietijoje, Nyderlandų Karalystėje žinojimas negali būti nustatomas remiantis objektyviosiomis bylos aplinkybėmis⁵⁸, o vertinant žalos kilimo riziką, norint pagrįsti, kad ji yra kur kas didesnė negu tikimybė, kad ji nekils (nesimaterializuos), turi būti nustatoma, kad rizikos kilimo

⁴⁹ CLARKE, M. A.; YATES, D. *Contracts of Carriage by land and air*. London: LLP, 2004. P. 249.

⁵⁰ RITTLER, T. *Handelsgesetzbuch (HGB) – German Commercial Code: In englischer Übersetzung*. Gründau, 2014. P. 295.

⁵¹ Pavyzdžiui, SCHMIDT, K., et al. *Münchener <...>*, 2014, CIM taisyklių 36 straipsnio komentaro 3 paragrafas, CMNI konvencijos 21 straipnio komentaro 1, 8, 9a paragrafai.

⁵² Kaip yra pažymėta, priešingai kitų krovinių vežimo tarptautinių konvencijų tekstams, CMR konvencija nenumato, kad ribota krovinių vežėjo civilinė atsakomybė nėra taikoma atvejais, kai vežėjas elgėsi neatsargiai, žinodamas, kad žala greičiau bus padaryta. CMR konvencija numato, kad tokių padarinių sukelia tyčiai prilyginta vežėjo kaltės forma.

⁵³ BAUMBACH, A., et al. *Handelsgesetzbuch*: 37th edition. Elektroninis leidinys: Beck, 2016, Vokietijos komercinio kodekso 435 straipsnio komentaro 2 paragrafas; DEFOSSEZ, D. *CMR: what if the court got it wrong*. Uniform Law Review, 2016, Vol. 21, p. 90.

⁵⁴ HOEKS, M. *Liability, jurisdiction and enforcement issues in international road carriage: CMR carrier liability in the Netherlands and Germany and the influence of the EU*. Iš SOYER, B.; TETTENBORN, A. *Carriage of goods by sea, land and air: unimodal and multimodal transport in the 21st century*. Abingdon: Informa, 2014. P. 50.

⁵⁵ BAUMBACH, A., et al. *Handelsgesetzbuch <...>*, Vokietijos komercinio kodekso 435 straipsnio komentaro 2 paragrafas.

⁵⁶ DEFOSSEZ, D. *CMR <...>*, p. 91; HOEKS, M. *Liability <...>*, p. 52. Vertinant teismų praktiką galima identifikuoti dvi grupes, kada taikyta ši doktrina. Pirmą, atvejais, susiję su krovinių verte: didelės krovinių vertės nenurodymas, didelės krovinių vertės, galinčios lemti itin didelę vežėjo atsakomybę, neakcentavimas, dėl ko vežėjas būtų ėmęsis papildomų atsargumo priemonių, draudžiamų krovinių siuntimas. Antra: siuntėjo žinojimas apie trūkumus krovinių vežėjo veikloje ir vežėjo neinformavimas apie tai.

⁵⁷ Nyderlandų Karalystės Aukščiausiasis teismas. 2001 m. sausio 5 d. sprendimai civilinėse bylose *Overbeek v. Cigna & Philip Morris v. Van der Graaf*.

⁵⁸ HOEKS, M. *Liability <...>*, p. 50.

tikimybė yra didesnė nei 50 procentų⁵⁹. Kita vertus, kaip ir Vokietijoje, Nyderlandų Karalystėje yra suformuota šią poziciją kiek švelninanti *verzwaarde stelplicht* doktrina, kuria yra siekiama palengvinti labai sunkią krovinio siuntėjo ar kito teisę reikšti ieškinį vežėjui turinčiam asmeniui tenkančią įrodinėjimo pareigą⁶⁰. Ši pareiga yra panaši į aptartą Kanados teismo suformuotą vežėjo pareigą, reiškianti, kad tais atvejais, kai kyla vežėjo neatsargumo, žinant, kad žala greičiausiai bus padaryta, kaltės nustatymo klausimas, vežėjas negali būti visiškai pasyvus įrodinėjimo procese ir turėtų pateikti bent tam tikrus įrodymus, paneigiančius tokią jo kaltę, kai kiti įrodymai ir / ar objektyvios aplinkybės leistų teigti esant tokiai vežėjo kaltei konkrečioje faktinėje situacijoje.

3.2. Neatsargumo, žinant, kad žala greičiausiai bus padaryta, sampratos apibendrinimas

Įvertintus nagrinėtą neatsargumo, žinant, kad žala greičiau bus padaryta, kaltės formos aiškinimą teisės doktrinoje ir kitų valstybių teismų praktikoje, galima daryti išvadą, kad tokia kaltės forma savo turiniu skiriasi nuo didelio neatsargumo kaltės formos⁶¹ sampratos, apibrėžiamos kaip asmens veiksmai, kurių šis, laikydamasis bent minimalių atsargumo ir rūpestingumo reikalavimų, nebūtų padaręs, arba neveikimas – neatlikimas visų įmanomų veiksmų, galėjusių sumažinti žalos atsiradimo riziką arba padėti jos išvengti⁶². Tai reiškia, kad, vertinant vežėjo atsakomybę pagal Hagos-Visbiu, CIM taisykles, Varšuvos sistemą ir Monrealio konvenciją, negali būti vadovaujamasi didelio neatsargumo nustatymo metodika, dabar taikoma CMR byloje. Tokiose bylose neatsargumas, lemiantis ribotos civilinės atsakomybės netaikymą krovinių vežėjui, turi būti nustatomas įvertinus subjektyvųjį elementą – vežėjo žinojimą / supratimą, kad dėl jo elgesio ar neveikimo žala greičiausiai (t. y. esant didesnei žalos tikimybei) atsiras. Tais atvejais, kai vežėjas, gabenantis krovinius vandens transportu / geležinkeliu / oru, nežinojo / nesuprato, kad žala greičiausiai atsiras, jam turi būti taikoma ribota civilinė atsakomybė, jeigu tokia yra numatyta remiantis tos rūšies krovinių vežimo teisiniu reguliavimu už krovinio praradimu ar sugadinimu sukeltą žalą.

4. Didelis neatsargumas kaip kaltė, prilyginama tyčiai, – ar praktika Lietuvoje teisinga?

Straipsnyje buvo pažymėta, kad Lietuvoje didelis neatsargumas – iš esmės objektyvi kategorija, kurią vertinant subjektyvioji pusė „nevaidina“ lemiamo vaidmens. Tiesa, kaip ir buvo pažymėta, LAT savo nutartyse pradeda atsisirėžti į *soft law*, iš kurios yra matoma subjektyviosios pusės svarba taikant krovinių vežėjui neribotą civilinę atsakomybę. LAT taip pat yra pažymėjęs, kad CMR konvencijos tikslas – siekti, kad valstybės – CMR konvencijos dalyvės – vienodai aiškintų ir taikytų CMR nuostatas, nes CMR konvencija yra tarptautinės teisės aktas, tad teismai, aiškindami ir taikydami jos nuostatas, turi atsižvelgti į jų aiškinimo ir taikymo praktiką užsienio valstybių teismų praktikoje⁶³. Vertinant neatsargumo, žinant, kad žala bus greičiausiai padaryta, kaltės formą buvo aptarta šios kaltės formos samprata Vokietijoje ir Nyderlandų Karalystėje. Reikia pažymėti, kad būtent šių valstybių teismuose

⁵⁹ TUMA, O. J. The Degree of Default under Article 29 CMR. 2006, p. 598 [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 8 d.]. Prieiga per internetą: <<http://109.168.120.21/siti/Unidroit/index/pdf/XI-3-0585.pdf>>; Nyderlandų Karalystės aukščiausiojo teismo 2012 m. rugpjūčio 10 d. sprendimas civilinėje byloje *Traxys/ Maat*.

⁶⁰ HOEKS, M. *Liability* <...>, p. 54–55.

⁶¹ Atsižvelgiant į tai, kaip didelio neatsargumo kaltės forma yra suprantama ir taikoma Lietuvoje.

⁶² Pavyzdžiui, Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyrius. 2015 m. lapkričio 6 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-593-687/2015.

⁶³ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyrius. 2015 m. kovo 10 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-127-378/2015.

neatsargumas, žinant, kad žala greičiausiai bus padaryta, ir yra kaltės forma siejant su CMR konvencijos 29 straipsnio 1 dalimi prilyginama tyčiai. Dėl to kyla klausimas, ar yra teisinga praktika Lietuvoje tyčinei kaltės formai remiantis CMR konvencijos 29 straipsnio 1 dalimi prilyginti didelio neatsargumo kaltės formai, savo turiniu besiskiriančiai nuo neatsargumo, žinant, kad žala greičiausiai bus padaryta, kaltės formos.

4.1. Nuostatos „kaltė, prilyginama tyčiai“ istorija

CMR konvencija pasirašyti buvo pateikta 1956 metais. Tuo metu Varšuvos konvencijos 25 straipsnis, kurio pagrindu buvo konstruojamas CMR konvencijos 29 straipsnis, jau buvo pakeistas 1955 m. Hagos protokolu⁶⁴. Dėl to CMR iš karto buvo kritikuojama, nes ji perėmė požiūrį, kuris jau buvo sukėlęs daug problemų bandant unifikuoti teisinį reguliavimą⁶⁵. Reikia pažymėti, kad CMR rengiant buvo siūloma, kad „kaltė, prilyginama tyčiai“ būtų pakeista sąvoka „didelis neatsargumas“ (angl. *gross negligence*), tačiau šis siūlymas buvo atmestas, nes bendrosios teisės sistemoje nėra įtvirtinta tokios sąvokos ir ne visos nacionalinės teisės sistemos skiria skirtingus neatsargumo laipsnius⁶⁶. Tai leidžia teigti, kad patys CMR rengėjai nenorėjo, kad vežėjai netektų savo ribotos atsakomybės dėl didelio neatsargumo⁶⁷.

Teisės moksle yra išreikšta pozicija, kad „kaltė, prilyginama tyčiai“, nereiškia skirtingos kaltės nei tyčia laipsnio, o tai yra tik lingvistinė išraiška, pasirinkta siekiant išspręsti skirtingų sąvokų skirtingose teisės sistemose, apibrėžiančių tą patį kaltės laipsnį (*dol*), problemą taikant konvenciją⁶⁸. Tokia pozicija gali būti grindžiama ir Varšuvos konvencijos *travaux préparatoires*, atsižvelgiant į tai, kad, kaip ir minėta, CMR konvencijos 29 straipsnio pagrindu ir buvo pirminė Varšuvos konvencijos 25 straipsnio redakcija. Kaip pažymi D. Demar, vertindamas Varšuvos konvencijos *travaux préparatoires*, nuostata „sąmoningai arba dėl jo kaltės, kuri pagal įstatymus, taikomus šią bylą nagrinėjančio teismo, prilyginama tyčiniams veiksams“ būtent ir buvo pasirinkta kaip kompromisas atsižvelgiant į Jungtinės Karalystės atstovų pastabas, kad *dol* kaltės forma yra civilinės teisės kategorija, o bendrosios teisės tradicijoje jie šia kaltės forma laikytų *willful misconduct*. Tai yra, vertinant, ar tokia nuostata buvo įtvirtinta dėl to, kad buvo siekta tam tikrą neatsargumo formą laikyti pakankama vežėjo civilinės atsakomybės ribojimui netaikyti, ar dėl to, kad tai buvo padaryta atsižvelgiant į Jungtinės Karalystės delegatų susirūpinimą dėl vertimo bei norėta įtvirtinti nuorodą į analogišką kaltės (*dol*) formą skirtingose teisės sistemose, atsakymas būtų pastarasis⁶⁹.

4.2. CMR taikymo praktika užsienio valstybėse

Anglijoje nėra tokios teisinės kategorijos, kuri būtų prilyginama tyčiai, todėl CMR 29 straipsnio nuostata „kaltė, prilyginama tyčiai“ Anglijoje nėra aktuali⁷⁰. Šią poziciją analizuojantis O. J. Tuma⁷¹ pažymi, kad tai yra paremta tuo, kad tuomet, kai veiksmas yra grindžiamas intencija sukelti žalą kroviniui, tai turi būti laikoma tyčine kaltės forma. Vadinas, tyčiai konstatuoti užtenka fakto, kad šalis, nepaisy-

⁶⁴ CLARKE, M. A. *International <...>*, p. 101.

⁶⁵ DAMAR, D. *Wilful <...>*, p. 226.

⁶⁶ Ten pat, p. 227.

⁶⁷ Ten pat.

⁶⁸ TUMA, O. J. Der Verschuldensgrad des Artikel 29 CMR. Antwerpen: *European Transport Law*, 1993, p. 669–680. Iš DAMAR, D. *Wilful <...>*, p. 227; TUMA, O. J. Der Verschuldensgrad des Artikel 29 CMR. Koln: *Transportrecht*, 2007, p. 333 iš DAMAR, D. *Wilful <...>*, p. 227.

⁶⁹ DAMAR, D. *Wilful <...>*, p. 53–56.

⁷⁰ CLARKE, M. A. *International <...>*, p. 320.

⁷¹ TUMA, O. J. *The Degree <...>*, p. 599.

dama to, jog supranta, kad tam tikri veiksmai padidina riziką, lieka tam abejinga. Jei šalis nesupranta, kad jos veiksmai didina žalos atsiradimo riziką, tokiu atveju nėra laikoma, kad šalis elgėsi tyčia. Nei neatsargumas, nei didelis neatsargumas (angl. *gross negligence*) nepatenka į tyčios formą ir todėl kaltės, kuri prilyginama tyčiniams veiksams, kategorijos Anglijoje nėra⁷². Atkreiptinas dėmesys, kad vienoje iš naujesnių savo bylų⁷³ LAT pažymėjo, kad, atsižvelgiant į Anglijos teismų praktiką, doktrinoje nurodoma, kad, siekiant nustatyti sąmoningą netinkamą vežėjo elgesį, Anglijoje galima naudoti keturių klausimų testą: (1) koks yra įprastas elgesys, tikėtinas tomis konkrečiomis aplinkybėmis; (2) ar konkretus vežėjo elgesys yra taip nutolęs nuo įprasto elgesio tokiomis aplinkybėmis, kad jis gali būti laikomas netinkamu elgesiu, o ne neatsargumu; (3) ar netinkamas elgesys buvo sąmoningas, t. y. vežėjas suprato savo veiksmų grėsmę ir elgėsi nepaisydamas saugumo standartų, nors buvo galima pagrįstai numatyti, kad dėl tokių jo veiksmų kils žala; (4) ar žala kilo dėl konkrečių vežėjo veiksmų (neveikimo). Šiuo atveju yra svarbu įvertinti Anglijos teisinės sistemos specifiką ir, taikant pirmiau minėtą testą, reikia turėti omenyje, kad jis iš esmės yra skirtas nustatyti, ar asmens elgesys buvo tyčinis, o tai implikuoja ir jo subjektyviosios kaltės konstatavimą.

Vokietijoje pirmaisiais savo sprendimais teismai buvo linę interpretuoti, kad kalte, prilyginama tyčiai, didelis atsargumas nelaikomas, nes tokia kalte gali būti tik *dolus eventualis*⁷⁴. Vis dėlto, peržiūrėdamas žemesniųjų teismų sprendimus, Vokietijos Aukščiausiasis Teismas nusprendė, kad didelis neatsargumas (vok. *grobe Fahrlässigkeit*) yra kaltės forma, prilyginama tyčiai pagal CMR konvenciją, nors toks sprendimas ir buvo kritikuojamas dalies mokslininkų, teigiant, kad tik sąmoningas didelis neatsargumas galėtų būti prilyginamas tyčiai⁷⁵. Kaip jau buvo minėta, svarbus Vokietijos teisėje pokytis įvyko 1998 metais, kuriais buvo pakeistas Vokietijos komercinio kodekso 435 straipsnis, numatant, kad krovinių vežėjas keliais netenka teisės remtis civilinės atsakomybės ribojimu, jei nustatoma jo tyčia arba neatsargumas, žinant, kad žala greičiausiai bus padaryta⁷⁶. Todėl dabar yra bendrai sutariama, kad pagal naująją Vokietijos teisę didelis neatsargumas nebegali būti prilyginamas tyčiai, kas turėtų lemti, kad neribota vežėjo atsakomybė turėtų tapti labiau išimtimi nei taisykle⁷⁷. Vis dėlto praktikos keitimasis šiuo klausimu nėra staigus⁷⁸ ir, kaip matyti iš šio straipsnio 3.1. dalyje pateiktos neatsargumo, žinant, kad žala greičiausiai bus padaryta, sampratos Vokietijoje analizės, šios kaltės, kaip tyčiai prilyginamos kaltės formos, taikymas teismų praktikoje *de facto* vis dar lemia gana panašius rezultatus, kurie gaunami tyčiai prilyginant didelį neatsargumą.

Prancūzijoje kalte, prilyginama tyčiai, yra laikoma *faute lourde*. Vis dėlto reikia pasakyti, kad „*faute lourde*“ reikšmė negali būti tapatinama su vokiška didelio neatsargumo (vok. *grobe Fahrlässigkeit*) samprata. Prancūzijos kasacinis teismas yra nurodęs, kad *faute lourde* turi būti suprantama taip: išskirtinių aplinkybių neatsargumas, besiribojantis su tyčine veika ir reiškiantis vežėjo, išimtinai atsakingo už savo veiksmus, nesugebėjimą vykdyti savo prisiimtą sutartinių įsipareigojimų⁷⁹. Tokia *faute lourde* samprata reiškia, kad Prancūzija iš esmės laiko didelį neatsargumą kalte, prilyginama tyčiai

⁷² MESSENT, A.; GLASS, D. A. *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*. Second Edition. London: Lloyd's of London Press, 1995. P. 214.

⁷³ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyrius. 2015 m. kovo 10 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-127-378/2015.

⁷⁴ DAMAR, D. *Wilful* <...>. P. 231.

⁷⁵ Ten pat.

⁷⁶ RITTNER, T. *Handelsgesetzbuch (HGB) – German Commercial Code: In englischer Übersetzung*. Gröndau, 2014, p. 295.

⁷⁷ DAMAR, D. *Wilful* <...>. P. 232.

⁷⁸ BRACKER, J. Recent Developments in German ADS. 2004 [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 8 d.]. Prieiga per internetą: <http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article_id=26>.

⁷⁹ CLARKE, M. A. *International* <...>. P. 323; TUMA, O. J. The Degree <...>, P. 601–602.

pagal CMR sampratą, tačiau tam reikia, kad pažeidimas būtų sunkesnis nei įprastai pakanka dideliame neatsargumui konstatuoti.

Kaip jau buvo minėta, Nyderlandų Karalystėje tyčiai prilyginama kalte yra laikomas neatsargumas, žinant, kad žala greičiausiai bus padaryta, o tai reiškia, kad tokiam vežėjo elgesiui nustatyti reikia konstatuoti jį žinojus apie savo rizikingą elgesį ir supratęs, kad neigiamų padarinių atsiradimo tikimybė yra kur kas didesnė už tikimybę, kad neigiamų padarinių neatsiras, bet vis tiek jis taip elgėsi⁸⁰.

Ispanijos civilinis kodeksas ir kiti teisės aktai iki 2009 m. kaltę diferencijavo į tyčią ir neatsargumą, o jokių kitokių tarpinių šių kaltės formų Ispanijos civilinė teisė nenumatė. Be to, iki 2009 m. Ispanijos teisėje buvo numatyta, kad krovinių vežėjas keliais netenka teisės į ribotą atsakomybę tik jo tyčios, bet ne neatsargumo (*inter alia*, didelio neatsargumo) atvejais. Todėl CMR 29 straipsnio sąlyga „kaltė, prilyginama tyčiai“ Ispanijoje nebuvo aktuali, nes Ispanijos teisėje neegzistavo tyčios ekvivalento. Vis dėlto 2009 m. įstatymų leidėjas papildė įstatyminę bazę sąvoka „tyčinis neatsargumas“ (isp. „*culpa grave*“), kuri yra laikoma kaltės forma, prilyginama tyčiai pagal CMR 29 straipsnį. Kadangi sąvoka yra neaiški, pastebima, kad teismų sprendimai analogiškėmis situacijomis skiriasi⁸¹.

Vertinant situaciją kitose civilinės teisės valstybėse, reikia pasakyti, kad Belgija ir Graikija (šalia jau aptartų) nelaiko, kad didelis neatsargumas yra prilyginamas tyčiai, kai dauguma kitų valstybių, pavyzdžiui, Austrija, Italija, didelį atsargumą laiko kalte, prilyginama tyčiai⁸².

4.3. Kurią kryptį pasirinkti?

Pateikta analizė leidžia daryti išvadą, kad CMR konvencijos 29 straipsnio 1 dalies nuostata, numatanti, kad vežėjas negali vadovautis CMR konvencijos nuostatomis, kurios jį atleistų nuo atsakomybės ar ją ribotų, jeigu žala padaryta dėl jo kaltės, kuri prilyginama tyčiniams veiksams, visiškai nepasiekia šiai konvencijai keliamo tikslo – unifikuoti teisę ir jos taikymą, sukurti teisinį aiškumą. Dėl šios nuostatos yra trijų tipų jurisdikcijos – *i*) kurios didelį atsargumą prilygina tyčiai; *ii*) kurios didelio neatsargumo tyčiai neprilygina, o laikosi pozicijos, kad tyčiai galima prilyginti iš esmės sąmoningą, tam tikra prasme tyčinį elgesį kaip neatsargumą, žinant, kad žala greičiausiai bus padaryta; *iii*) neturi jokios kaltės formos, prilyginamos tyčiai, ir vertina nuostatą tyčios kontekste – o tai sukuria ir *forum shopping* problemą.

Šioje situacijoje reikia atkreipti dėmesį ir į tai, kad tarptautinis krovinių gabenimas keliais dėl CMR 29 straipsnio 1 dalies formuluotės, atsižvelgiant į ankstesnėje dalyje nustatytą neatsargumo, žinant, kad žala greičiausiai bus padaryta, netapatumą dideliame neatsargumui, yra rizikingesnis vežėjui ir „iškrenta“ iš kitų tarptautinių krovinių gabenimą reglamentuojančių konvencijų / susitarimų konteksto. Dėl to kyla klausimas, ar toks krovinių vežėjų keliais diferencijavimas yra pagrįstas, o tai, autoriaus nuomone, labai abejotina.

⁸⁰ Nyderlandų Karalystės Aukščiausiasis teismas. 2001 m. sausio 5 d. sprendimas civilinėje byloje *Overbeek v. Cigna & Philip Morris v. Van der Graaf*.

⁸¹ GAMBORINO, F. S. *Evidence and management of the increasing liability of road carriers – Road transport in Spain*. IRU 9th Symposium of Lawyers, Geneva, 2012 [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 8 d.]. Prieiga per internetą: <http://www.iru.org/apps/cms-filesystem-action/Events_2012_lawsympo/Sanchez-Gamborino-EN.ppt>.

⁸² DAMAR, D. *Wilful* <...>, p. 232; TUMA, O. J. *The Degree* <...>, p. 599-604; DEFOSSEZ, D. *CMR* <...>, p. 91–92. Pažymėtina, kad vertindamas situaciją Belgijoje D. Defossez nurodo, jog Belgija yra pasirinkusi griežtą požiūrį, t. y. kad *faute lourde* negali būti prilyginama tyčiai (*dol*), nes tyčiai nustatyti turi egzistuoti ketinimas / subjektyvioji pusė (angl. *intent*), kuri neprivalo būti konstatuojant *faute lourde*. Tai yra Belgijos teismai, kadangi Belgijos teisėje egzistuoja tyčios (*dol*) forma, tiesiog nevertina antros CMR 29 straipsnio 1 dalies, numatančios, kad vežėjo civilinė atsakomybė nėra ribojama jo kaltės, prilyginamos tyčiai atveju, nes, kaip nurodo D. Defossez, tokia nuostata vertintina kaip skirta valstybėms, kurių teisėje nėra tyčios (*dol*) kaltės formos.

Galiausiai reikia vertinti ir CMR konvencijos priėmimo aplinkybes, rodančias, kad, tikėtina, konvencijos kūrėjai neturėjo tikslo didelį neatsargumą prilyginti tyčiai, atsižvelgti į Vokietijos pavyzdį, kai teisiniu reguliavimu buvo atsisakyta didelį neatsargumą prilyginti tyčiai, naikinančiai ribotą vežėjo civilinę atsakomybę. Kartu verta pažymėti, kad ir Prancūzijoje, Ispanijoje teisinis reguliavimas neįtvirtina „grynojo“ didelio neatsargumo sampratos, o sąlygiškai kreipia ją arčiau subjektyviosios kaltininko kaltės.

Visa tai įvertinus, manytina, yra tikslinga keisti Lietuvos teismų praktikoje suformuotą taisyklę, kad pagal CMR 29 straipsnio 1 dalį didelis neatsargumas yra prilyginamas tyčiai, ir nustatyti, kad tyčiai yra prilyginamas neatsargumas, žinant, jog žala greičiausiai bus padaryta.

Išvados

1. Yra tikslinga koreguoti krovinių gabenimo Lietuvos vidaus vandenimis ir geležinkelio transportu teisinį reguliavimą, įtvirtinant maksimalius vežėjo atsakomybės dydžius ir šio ribojimo netaikyti žalai kilus dėl vežėjo tyčios ar dėl neatsargumo, žinant, kad žala greičiausiai bus padaryta (vežimo geležinkeliais atveju – papildomai įvertinus tokio teisinio reguliavimo galimą poveikį tarptautiniams vežimams rinkoje, kurioje taikomas SMGS).
2. Nors ir galima Lietuvos teismų praktikoje matyti tam tikrų atsigręžimo į subjektyviąją kaltę vertinant vežėjo elgesį pagal CMR 29 straipsnio 1 dalį požymių, kartu nuosekliai teismų kartojamas argumentas, kad tyčiniams veiksams prilygintinu neatsargumu laikomi tokie asmens veiksmai, kurių šis, laikydamasis bent minimalių atsargumo ir rūpestingumo reikalavimų, nebūtų padaręs, arba neveikimas – neatlikimas visų įmanomų veiksmų, galėjusių sumažinti žalos atsiradimo riziką arba padėti jos išvengti, rodo, kad vis dėlto Lietuvoje CMR 29 straipsnio 1 dalyje įtvirtinta nuostata – kaltė, kuri prilyginama tyčiniams veiksams – yra vertinama daugiausia objektyviai sprendžiant, kaip tokioje situacijoje būtų pasielgęs *bonus pater familias*, dėl to itin dažnai yra konstatuojamas vežėjo didelis neatsargumas ir nėra ribojama vežėjo civilinė atsakomybė. Kaltės samprata „neatsargiai, žinant, kad žala greičiausiai bus padaryta“ Lietuvoje detaliau nėra nagrinėta.
3. „Neatsargumo, žinant, kad žala greičiausiai bus padaryta“ samprata nėra tolygi didelio neatsargumo, Lietuvoje prilyginamo tyčiai pagal CMR konvencijos 29 straipsnį, sampratai. Todėl, vertinant vežėjo atsakomybę pagal Hagos-Visbiu, CIM taisykles, Varšuvos sistemą ir Monrealio konvenciją, negali būti vadovaujamasi didelio neatsargumo nustatymo metodika, taikoma CMR byloje, o neatsargumas, lemiantis ribotos atsakomybės krovinių vežėjui netaikymą, turi būti nustatomas vertinant subjektyviąją kaltę – vežėjo žinojimą / supratimą, kad dėl jo elgesio ar neveikimo žala greičiausiai (t. y. egzistuojant pakankamai žalos tikimybei) atsiras. Tais atvejais, kai vežėjas, gabenantis krovinius vandens transportu, geležinkeliu ar oru nežinojo ir nesuprato, kad žala greičiausiai atsiras, jam turi būti taikoma ribota civilinė atsakomybė, jeigu tokia yra numatyta remiantis tos rūšies krovinių vežimo teisiniu reguliavimu, už krovinį praradus ar sugadinus sukeltą žalą.
4. Tikslinga keisti Lietuvos teismų praktikoje suformuotą taisyklę, kad pagal CMR 29 straipsnio 1 dalį didelis neatsargumas yra prilyginamas tyčiai, ir nustatyti, kad tyčiai yra prilyginamas neatsargumas, žinant, kad žala greičiausiai bus padaryta.

LITERATŪRA

Norminiai teisės aktai ir jų parengiamoji medžiaga

1. 1924 m. rugpjūčio 25 d. Tarptautinė konvencija dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės) ir pasirašymo protokolas. *Valstybės žinios*, 2003, nr. 91-4124.

2. 1929 m. spalio 12 d. Konvencija dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, unifikavimo. *Valstybės žinios*, 1997, nr. 19-414.

3. 1951 m. lapkričio 1 d. Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimas (SMGS). *Valstybės žinios*, 2002, nr. 88-3773.
4. 1955 m. rugsėjo 28 d. protokolas „Protokolas apie Konvencijos dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, unifikavimo, pasirašytos Varšuvoje 1929 m. spalio 12 d., pakeitimą“. *Valstybės žinios*, 1997, nr. 19-413.
5. 1956 m. gegužės 19 d. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR). *Valstybės žinios*, 1998, nr. 107-2932.
6. 1961 m. rugsėjo 18 d. Konvencija, papildanti Varšuvos konvenciją dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, atliekamais asmens, nesančio susitariančiu vežėju, unifikavimo. *Valstybės žinios*, 1997, nr. 19-415.
7. 1968 m. vasario 23 d. protokolas „Protokolas, iš dalies pakeičiantis Tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Visbiu taisyklės)“. *Valstybės žinios*, 2003, nr. 91-4123.
8. 1999 m. gegužės 28 d. Konvencija dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo. *Valstybės žinios*, 2004, nr. 174-6435.
9. Budapešto konvencija dėl krovinių vežimo vidaus vandenų keliais sutarties [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 10 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.uncece.org/fileadmin/DAM/trans/main/sc3/cmniconf/cmni.pdf>>.
10. Europos Komisijos baltoji knyga. *European transport policy for 2010: time to decide* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 8 d.]. Prieiga per internetą: <http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_com_2001_0370_en.pdf>.
11. Europos Komisijos baltoji knyga. *Roadmap to a Single European Transport Area - Towards a competitive and resource efficient transport system* [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 8 d.]. Prieiga per internetą: <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:en:PDF>>.
12. 2015 m. spalio 8 d. Tarybos sprendimas (ES) 2015/1878, kuriuo leidžiama atitinkamai Belgijos Karalystei ir Lenkijos Respublikai ratifikuoti Budapešto konvenciją dėl krovinių vežimo vidaus vandenų keliais sutarties (CMNI), o Austrijos Respublikai prie jos prisijungti [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 10 d.]. Prieiga per internetą: <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX:52014PC0721>>.
13. Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas. *Valstybės žinios*, 1996, nr. 119-2772.
14. Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto kodeksas. *Valstybės žinios*, 1996, nr. 105-2393.
15. Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas. *Valstybės žinios*, 2000, nr. 74-2262.
16. Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodeksas. *Valstybės žinios*, 2004, nr. 72-2489.
17. Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas. *Valstybės žinios*, 1996, nr. 101-2300.
18. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1994 m. gruodžio 19 d. nutarimas Nr. 1284 „Dėl prisijungimo prie 1980 m. gegužės 9 d. tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties (COTIF)“. *Valstybės žinios*, 1994, nr. 99-1989.
19. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2006 m. balandžio 20 d. įsakymas Nr. 3-147 „Dėl Keleivių, bagažo, pašto ir krovinių vežimo orlaiviais taisyklių patvirtinimo“. *Valstybės žinios*, 2006, nr. 45-1640.

Specialioji ir kita literatūra

20. 1951 m. lapkričio 1 d. Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimo 2016 m. liepos 1 d. redakcija [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 26 d.]. Prieiga per internetą: <http://en.osjd.org/doco/public/en/STRUCTURE_ID=5068&layer_id=4581&refererLayerId=4621&id=67&print=0>.
21. BAUMBACH, A., et al. *Handelsgesetzbuch*: 37th edition. Elektroninis leidinys: Beck, 2016.
22. BRACKER, J. Recent Developments in German ADS. 2004 [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 8 d.]. Prieiga per internetą: <http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article_id=26>.
23. CARR, I.; STONE, P. *International Trade Law*. 4th edition. New York: Routledge-Cavendish, 2010.
24. CLARKE, M. A. *International carriage of goods by road: CMR*. 6th edition. London: Informa Law, 2014.
25. CLARKE, M. A.; YATES, D. *Contracts of Carriage by land and air*. London: LLP, 2004.
26. CLETON, R. *Limitation of Liability for Maritime Claims. Essays on International & Comparative Law in Honour of Judge Erades: E Radice Arbor*. The Hague, 1983.
27. DAMAR, D. *Wilful Misconduct in International Transport Law*. Berlin, Heidelberg: Springer Berlin Heidelberg, 2011.
28. DEFOSSEZ, D. CMR: what if the court got it wrong. *Uniform Law Review*, 2016, Vol. 21.
29. DEMPSEY, P. S.; MILDE, M. *International air carrier liability: the Montreal Convention of 1999*. Montreal: McGill Univ., Inst. of Air & Space Law, 2005.
30. DERKINYTĖ, R., JONKUS, M. *Tarptautinė laivybos teisė*. Vilnius: Registrų centras, 2009.

31. GAMBORINO, F. S. *Evidence and management of the increasing liability of road carriers – Road transport in Spain*. IRU 9th Symposium of Lawyers, Geneva, 2012 [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 8 d.]. Prieiga per internetą: <https://www.iru.org/apps/cms-filesystem-action/Events_2012_lawsympto/Sanchez-Gamborino-EN.ppt>.
32. HILL, H.; HODGES, S.; HILL, CH. *Principles of Maritime Law*. London, 2001.
33. HOEKS, M. *Liability, jurisdiction and enforcement issues in international road carriage: CMR carrier liability in the Netherlands and Germany and the influence of the EU*. Iš SOYER, B.; TETTENBORN, A. *Carriage of goods by sea, land and air: unimodal and multimodal transport in the 21st century*. Abingdon: Informa, 2014.
34. KAHN-FREUND, O.; HUCKER, J. *The Law of carriage by inland transport*: 4th edition. London: Stevens, 1965.
35. KARAN, H. *The carrier's liability under international maritime conventions: The Hague, Hague-Visby, and Hamburg Rules*. Lewiston: Mellen Press, 2004.
36. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija. *Transporto rinkos statistinių rodiklių apžvalga* [interaktyvus. Žiūrėta: 2016 m. spalio 4 d.]. Prieiga per internetą: <[http://sumin.lrv.lt/uploads/sumin/documents/files/2015%20m_%20Transporto%20rinkos%20ap%C5%BEvalga%20SM%20svetainei\(3\).pdf](http://sumin.lrv.lt/uploads/sumin/documents/files/2015%20m_%20Transporto%20rinkos%20ap%C5%BEvalga%20SM%20svetainei(3).pdf)>.
37. Lietuvos statistikos departamentas. *Eksportas ir importas mėnesiais 2015 metais* [interaktyvus. Žiūrėta: 2016 m. spalio 5 d.]. Prieiga per internetą: <http://osp.stat.gov.lt/documents/10180/3243540/Eksp_imp_201512men.pdf>.
38. MEESON, N.; KIMBELL, J. A. *Admiralty jurisdiction and practice*: 4th edition. London: Informa, 2011.
39. MESSENT, A.; GLASS, D. A. *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*. Second Edition. London: Lloyd's of London Press, 1995.
40. MIZARAS, V. Lietuvos deliktų teisės raidos aktualijos ir tendencijos. Iš *Šiuolaikinės civilinės teisės raidos tendencijos ir perspektyvos*. Vilnius: Justitia, 2007.
41. NIKITNAS, V. Vežėjo civilinės teisinės atsakomybės, reglamentuojamos CIM ir SMGS tarptautiniais susitarimais, lyginamoji analizė. *Teisė*, 2012, t. 84.
42. RITTLER, T. *Handelsgesetzbuch (HGB) – German Commercial Code: In englischer Übersetzung*. Gründau, 2014.
43. SCHMIDT, K., et al. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch*: 3th edition. Elektroninis leidinys: Beck, 2014.
44. TUMA, O. J. Der Verschuldensgrad des Artikel 29 CMR. Antwerpen: *European Transport Law*, 1993, iš DAMAR, D. *Wilful Misconduct in International Transport Law*. Berlin, Heidelberg: Springer Berlin Heidelberg, 2011.
45. TUMA, O. J. Der Verschuldensgrad des Artikel 29 CMR. Koln: *Transportrecht*, 2007. Iš DAMAR, D. *Wilful Misconduct in International Transport Law*. Berlin, Heidelberg: Springer Berlin Heidelberg, 2011.
46. TUMA, O. J. Variations on the Theme: „Wilful Misconduct“ and „grobe Fahrlässigkeit“. Iš HAAK, K. F.; SWART, E. C. *Road Carrier's Liability in Europe*. The Hague, 1995.
47. TUMA, O. J. The Degree of Default under Article 29 CMR. 2006, p. 598 [interaktyvus. Žiūrėta 2016 m. spalio 8 d.]. Prieiga per internetą: <<http://109.168.120.21/siti/Unidroit/index/pdf/XI-3-0585.pdf>>

Užsienio valstybių teismo institucijų sprendimai

48. Anglijos apeliacinio teismo 2000 m. balandžio 14 d. sprendimas civilinėje byloje *Nugent v. Michael Goss Aviation Ltd*.
49. Nyderlandų Karalystės Aukščiausiojo teismo 2001 m. sausio 5 d. sprendimas civilinėje byloje *Overbeek v. Cigna & Philip Morris v. Van der Graaf*.
50. Nyderlandų Karalystės Aukščiausiojo teismo 2012 m. rugpjūčio 10 d. sprendimas civilinėje byloje *Traxys/ Maat*.

Lietuvos teismų sprendimai

51. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyrius. 2006 m. vasario 13 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-104/2006.
52. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyrius. 2006 m. rugsėjo 27 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-457/2006.
53. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyrius. 2007 m. birželio 26 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-259/2007.
54. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyrius. 2008 m. spalio 7 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-456/2008.

55. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyrius. 2009 m. balandžio 14 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-172/2009.
56. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyrius. 2009 m. liepos 7 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-318/2009.
57. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyrius. 2010 m. gruodžio 27 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-555/2010.
58. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyrius. 2011 m. liepos 22 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-334/2011.
59. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyrius. 2013 m. liepos 26 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-407/2013.
60. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyrius. 2013 m. rugsėjo 18 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-426/2013.
61. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyrius. 2013 m. lapkričio 18 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-442/2013.
62. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyrius. 2014 m. balandžio 16 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-219/2014.
63. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyrius. 2014 m. gegužės 9 d. nutartis civilinėje byloje UAB „AIRCS“ v. UAB „Baltprim“ ir kt., Nr. 3K-3-271/2014.
64. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyrius. 2015 m. kovo 10 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-127-378/2015.
65. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyrius. 2015 m. lapkričio 6 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-593-687/2015.
66. Vilniaus apygardos teismo Civilinių bylų skyrius. 2014 m. spalio 28 d. sprendimas civilinėje byloje Nr. 2A-300-553/2014..

CARRIER'S OF GOODS NEGLIGENCE AS A CONDITION OF UNLIMITED LIABILITY

Vilius Mitkevičius

S u m m a r y

The purpose of this article is to analyze the legal regulation of carrier's of goods liability limitation and to assess the content of different forms of carrier's negligence in the context of carrier's unlimited liability. The research showed that it would be purposeful to change the legal regulation of carriage of goods by inland or/and rail transport in Lithuania, specifically by supplementing the legal regulation with the provision of carrier's liability limits and that this provision shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier, done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result. Furthermore, the research showed, that it would be purposeful to change the legal interpretation of CMR article 29 (part 1) adopted by Lithuanian courts which states that gross negligence is considered to be equivalent to wilful misconduct and to establish, that only recklessness with knowledge that damage would probably result can be considered as equivalent to wilful misconduct in the context of CMR article 29. Besides, it is important to understand that the notion of such recklessness differs from that of gross negligence. Recklessness with knowledge that damage would probably result can only be determined in the light of carrier's subjective guilt – in such case the carrier must understand the great danger arising because of his behavior. If nor – limited liability must be implemented.

Įteikta 2016 m. spalio 16 d.

Priimta publikuoti 2016 m. gruodžio 29 d.